

# 「需給一体となったモビリティサービスの再設計に関する調査研究」のご報告

2026/3/24

「需給一体となったモビリティサービスの再設計に関する調査研究」受託コンソーシアム  
代表者：A-Drive株式会社  
構成員：KPMGコンサルティング株式会社

## アジェンダ

1. 前回WGまでの各委員からのコメント・議論内容の振り返り
2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案
  1. モビリティWGでのご議論の全体像（案）
  2. 交通商社機能の類似事例調査結果
  3. 交通商社機能の分類（案）
  4. 地域における交通商社機能の導入における成功要素

# 1. 交通商社機能に関連する今までの議論振り返り

1. 交通商社機能に関連する今までの議論振り返り

## モビリティWGにおける構成員からのご指摘観点別に対応方針を整理

ご指摘観点Lv1	ご指摘観点Lv2	ご指摘概要	対応方針	交通商社の要件
A_交通商社機能検討スコープ・目的	検討スコープ・目的	・交通商社機能を何のために議論するか、何の価値を出すために、何の機能を有すべきか整理が必要 (宇野・山本・日高・鈴木・森)	各省庁事業とのすみ分け検討し、交通商社の目的・スコープ再整理	①自動運転の事業化
	物流テーマ取込	・物流もまとめて検討することは重要、交通商社機能とどういう関係性を持てるかについては検討すべき (根本・石田・鈴木)	物流テーマについて継続検討（一部、ガイドラインへ反映）	②デジタルツール等を用いた、地域既存リソース活用
B_持続可能な事業モデルの実現	地域既存リソース活用	・既存の枠組みでスケールしない課題に対して、既存のプレイヤー・拠点・枠組みの活用が重要 (宇野・岡本・石田・日高・村松)	ガイドラインへ反映	③デジタルツール等を用いた、移動需要・サービス創出
	需要・サービス創出	・既存の枠組みでスケールしない課題に対して、需要・サービス創出の観点が重要 (宇野・岡本・若菜)	ガイドラインへ反映	
C_事業モデルを支える環境整備	人材育成 広域連携 事業間連携	・実装や拡大を見据えた環境整備の視点も重要 (若菜・山本・森・日高・村松・須田)	ガイドラインへ反映	④環境整備（人材育成、広域連携、事業間連携等）
D_要因分析の視点・交通商社機能類型の考え方	要因分析の視点	・要因分析の観点について地域特性、利用者側の目線、具体的な課題策の検討等の視点も盛り込むべき (宇野・岡本・石田・山本・村松・波多野・日高)	要因分析へ取り込み検討	その他
	交通商社機能類型の考え方	・交通商社機能の類型について、人口だけでなく別の視点も考慮して整理すべき (石田・若菜・須田・甲田)	交通商社類型からマッピングへ整理方針変更	

## 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案

### 2-1. モビリティWGでのご議論の全体像（案）

- 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案
- 2-1. モビリティWGでのご議論の全体像（案）：交通商社機能に関する本年度調査事業での活動要旨

## モビリティロードマップ2025に示された交通商社機能の考え方を基に、令和7年調査事業では交通商社機能の再検討を実施し、①「原資を束ねる」という考え方の追加②機能等の詳細分化を行った

モビリティ・ロードマップ2025施策とデジタル庁による「交通商社機能」の定義

令和7年度調査事業での「交通商社機能」の主な検討点

**モビリティ・ロードマップ2025施策**  
**「交通商社機能」の確立**

- 「交通商社機能」の取組に関する支援（デジタル庁）
- 共通基盤に関する支援（デジタル庁）

□ 「交通商社機能」の考え方

- ・ 地域における移動需要の創出や集約
- ・ 最適な移動サービスの設計を一致的に提案し、関係事業者による実施を推奨
- ・ 移動需要の調査や新たな移動需要の企画
- ・ 移動サービスの効率化に共通に必要なシステムやアプリケーション等の整備



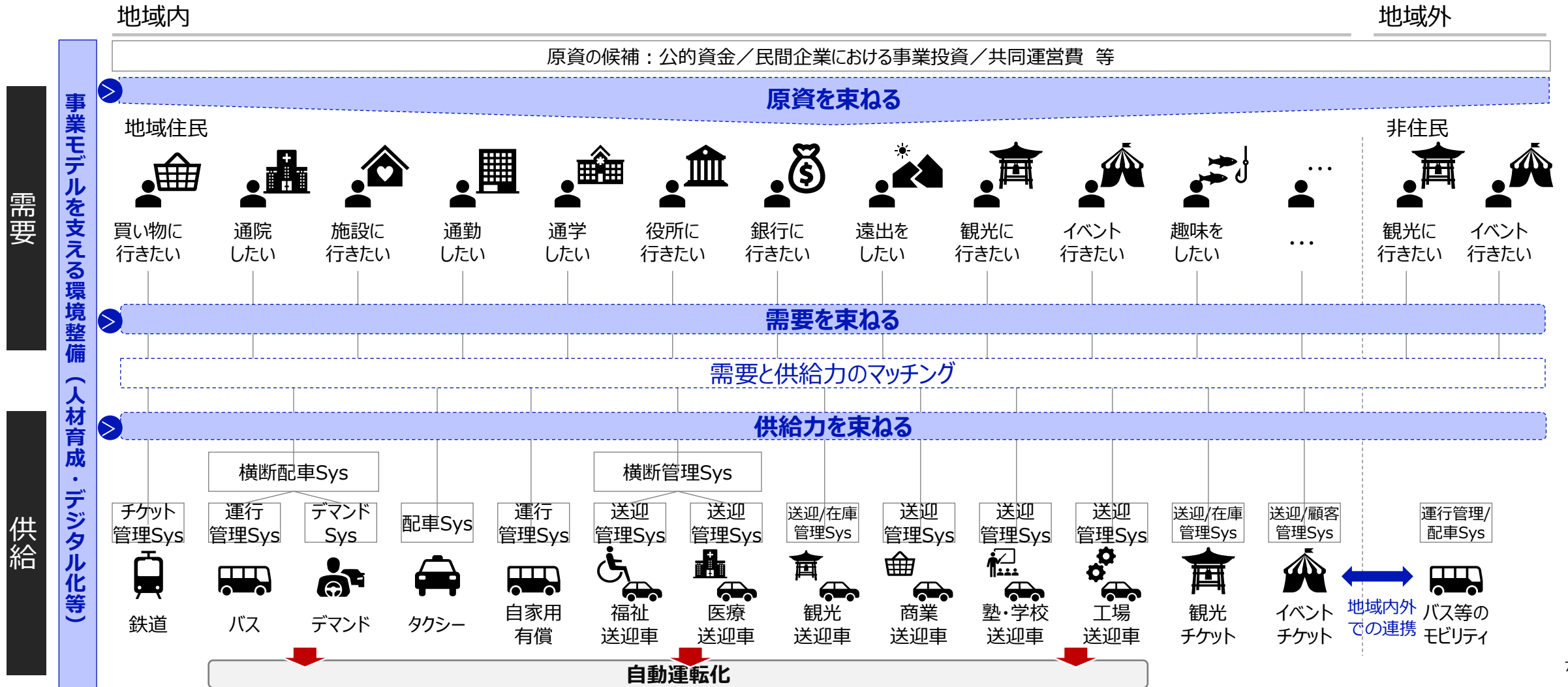
1 **原資を束ねるという考え方の追加**  
需要・供給力を束ねることに加えて、「地域交通の維持／新モビリティの導入において一部の原資に依存せず、多様な原資を束ねる」という考え方を、交通商社機能が有する機能に追加した

2 **交通商社機能に必要な各機能等の詳細分化**  
デスクトップリサーチや事業者へのヒアリングを基に、交通商社機能に求められる各機能等の詳細分化を実施した

2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案  
 2-1. モビリティWGでのご議論の全体像（案）：地域交通を支えるために必要な機能群の関係性コンセプト図

# 地域の課題を解決するためには、需要・供給・原資・環境整備を一体的に支援することが必要

地域交通を支えるために必要な機能群

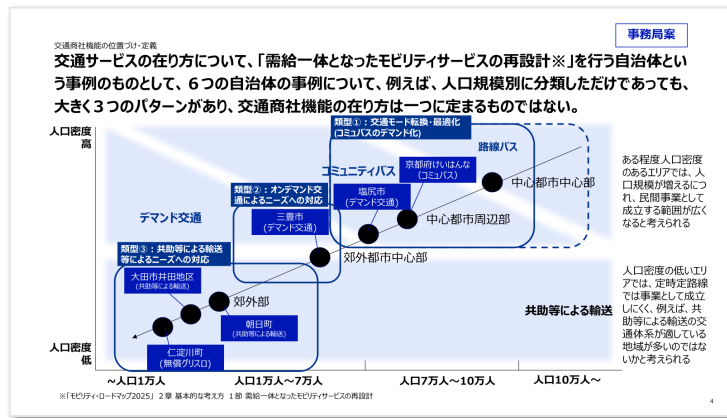


- 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案
- 2-1. モビリティWGでのご議論の全体像（案）

## 今回ご提示する事務局案について、委員の皆様からは、「自治体にとって分かりやすい有用な整理に必要な観点」について主にご意見を頂戴したい

### 第13回WGにおける交通商社機能の分類に関する事務局案説明および委員の皆様からのコメント

- 自治体が交通商社機能をより良く理解することを目的として、交通商社機能はどのようなパターンがあるかを、人口／人口密度の軸でマッピングして説明



#### 皆様からのご意見要旨

- 交通商社機能の類型について、人口／人口密度だけでなく別の視点も考慮して整理すべき

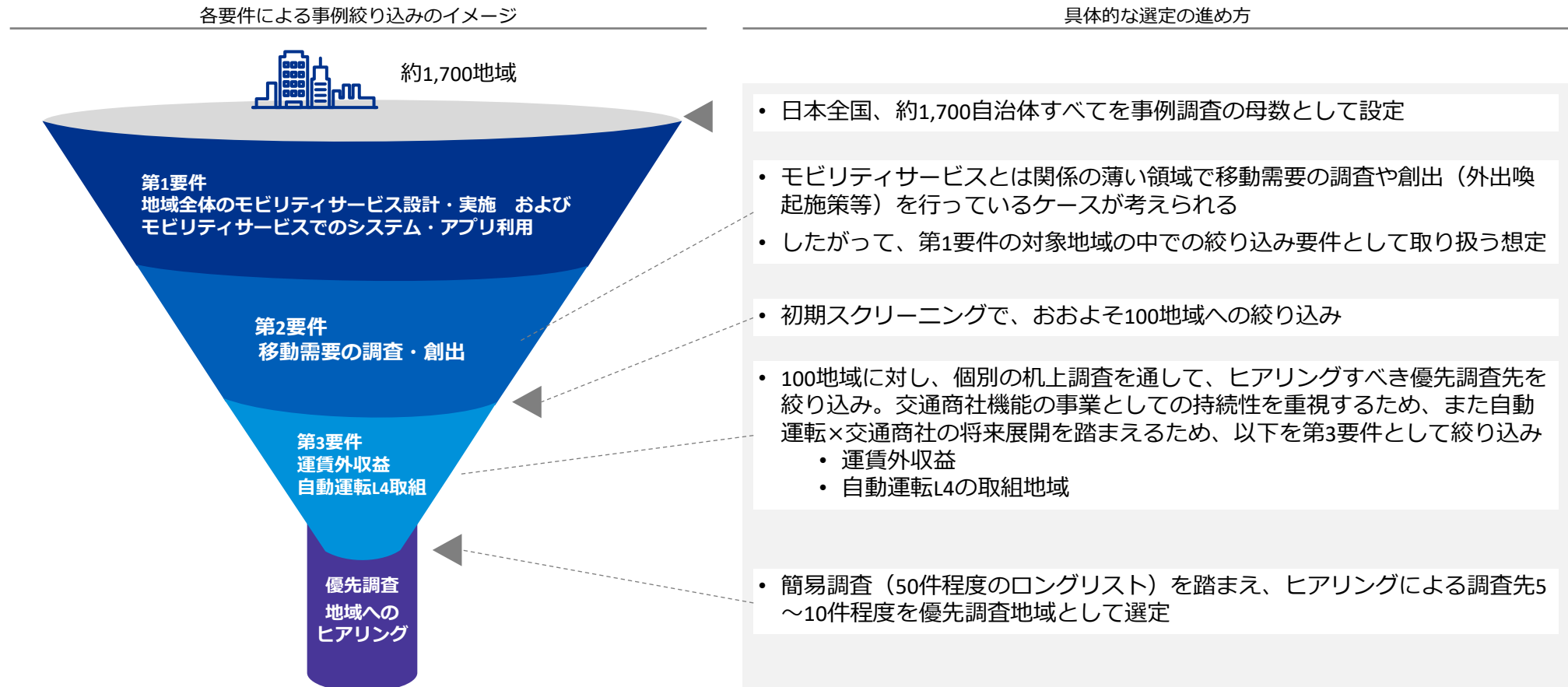
### 委員の皆様からのご意見等を踏まえた交通商社機能の整理に関する考え方

- 今回ガイドラインは、あくまで自治体にとって地域交通の抱える課題を解決するために、参考となり、且つ理解のし易さが必要
- 従い、調査事例を基に、『他の自治体が、どのような課題に対して、どのようなアプローチをしたのか?』を参照できるような整理案をご提示（本資料2-2）
- また、交通商社機能の分類についても、『自分たちの自治体はここに当てはまるから、この事例を参考にしよう』という使い方ができるような整理案をご提示（本資料2-3, 4）

## 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案

### 2-2. 交通商社機能の類似事例調査結果

## 調査対象地域の選定は下記ロジックにて実施した。地域公共交通における交通商社機能の具体例を選定要件として、日本全国約1700地域から8地域への絞り込みを行った。



## 調査対象地域として選定された地域は下記の8地域である。調査事例内でも、人口規模や地域課題および取組みにバリエーションが出るように、幅広く地域を選出している。

地域名	人口	公共交通における課題概要	取組み概要
富山県黒部市	38,745人（2025年12月）	運転免許返納後の高齢者や通勤通学など幅広い年齢層に対する需要への公共交通の供給不足	介護予防財源を活用したモビリティサービスの設計
富山県朝日町	10,306人（2025年3月）	運転免許返納者数増加に伴う公共交通への需要増加と供給力不足、および民間交通事業の収益性悪化に伴う廃業リスクの増加	マイカーを活用した共助型公共交通（事業者協力型自家用有償旅客運送）
長野県塩尻市	64,873人（2026年1月）	自家用車への依存と高齢ドライバー増加による事故リスクへの懸念、および公共交通の収益性の悪化、担い手不足の進行	産官学民共創による自家用車から地域公共交通サービスへの転換
三重県菰野町	40,468人（2025年12月）	域内の複数の公共交通をまたぐ乗り継ぎの不便さを端緒とする公共交通全体への不満の拡大	複数モード横断のモビリティサービスの再設計
京都府:けいはんな学研都市（京田辺市・木津川市・精華町）	186,669人（71,548人・79,116人・36,005人） （2025年4月）	クラスター開発地区間の移動や人手不足に端を発する路線維持に課題があり、学研都市内の広域での公共交通の最適化の必要性	広域連携を通じた自動運転バスの持続可能な社会実装モデル構築
島根県大田市（井田地区）	31,397人（436人） （2025年12月）	運転免許返納者増加による公共交通への需要増加に対する供給力不足、および中山間部過疎地域での利用者不足による公共交通の収益性の悪化	過疎地における運賃外収入の仕組み設計と、AIオンデマンドの導入
香川県三豊市	56,949人（2025年1月）	少子高齢化による公共交通の不足、および季節性の強い観光客の移動需要に対する供給力の不足	地元企業の共同出資による交通商社の設立
高知県仁淀川町	4,304人（2025年12月）	中山間部過疎地域での自家用車の代替となる移動手段不足に伴う、移動目的地および近距離移動手段の不足	中山間地域における外出目的創出と、共助による交通手段の提供（車両、グリス口等）

2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案  
 2-2. 交通商社機能の類似事例調査結果

**今後、新たに交通商社機能を検討する地域については、先進事例のうち、自地域の公共交通に対する課題と親和性の高い事例を参照し、アプローチの参考としていただくことを想定している。**

課題類型			特に該当課題に強い課題意識を持ち対応した地域事例							
			富山県黒部市	富山県朝日町	長野県塩尻市	三重県菰野町	京都府:けいはんな学研都市	島根県大田市	香川県三豊市	高知県仁淀川町
① 需要に対する課題	需要不足	①-1 人口規模矮小						✓		✓
	需要過多	①-2 運転免許返納者増加	✓	✓				✓	✓	✓
		①-3 観光客過剰							✓	
		①-4 需給バランス不安定	✓		✓	✓	✓			
② 供給に対する課題	供給不足	②-1 自家用車依存	✓	✓	✓		✓			
		②-2 担い手、車両不足		✓				✓		✓
	供給過多	—								
	③ 資金に対する課題	資本金不足	③-1 自治体予算の不十分さ	✓						✓
		③-2 民間事業者の弱体化		✓						
収入不足		③-3 利用者の減少		✓	✓			✓		✓
		③-4 路線数の減少		✓	✓				✓	

**各調査地域の調査サマリは下記の通りである。地域間で異なる公共交通に対する需給面での課題に対して、地域特性を踏まえたアプローチをそれぞれ行っている。**

地域名	各事例での取組みのポイント							
	①需要へのアプローチ					②供給へのアプローチ		
	新規需要開拓		既存需要の最大化			新規供給力の導入		②-3 既存供給力の最適化
	①-1 高齢者潜在需要開拓	①-2 異業種需要の活用	①-3 移動需要全体の増加	①-4 MaaSアプリ導入	①-5 需給データ分析、マッチング	②-1 自動運転の導入	②-2 その他新規モビリティ導入	
富山県黒部市	✓	✓			✓			✓
富山県朝日町	✓			✓	✓		✓	✓
長野県塩尻市			✓	✓	✓	✓		✓
三重県菰野町	✓			✓	✓			✓
京都府:けいはんな学研都市			✓		✓	✓		✓
島根県大田市	✓				✓		✓	
香川県三豊市	✓	✓	✓	✓	✓		✓	
高知県仁淀川町	✓				✓		✓	

2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案  
 2-2. 交通商社機能の類似事例調査結果

**各調査地域の調査サマリは下記の通りである。取組みの推進主体や内容に応じて、公民問わず様々な資金源および調達方法による資金へのアプローチが存在している。**

地域名	各事例での取組みのポイント								
	③資金へのアプローチ								
	出資元の確保			収支調整	運賃外収入確保				
	③-1 コンソーシアム形成、出資企業団体結成	③-2 民間企業の共同開発等での出資	③-3 自治体間広域連携	③-4 複数路線での収益平準化	公的財源確保 ③-5 別分野予算の転用	民間財源確保			③-9 広告等収入
					③-6 企業版ふるさと納税	③-7 個人版ふるさと納税	③-8 住民主体での別事業収益		
富山県黒部市		✓			✓				
富山県朝日町		✓							
長野県塩尻市	✓						✓		
三重県菰野町		✓							
京都府:けいはんな学研都市	✓		✓	✓		✓			
島根県大田市		✓					✓	✓	
香川県三豊市	✓								✓
高知県仁淀川町					✓				

# 富山県黒部市 | 介護予防財源を活用したモビリティサービスの設計 (1/3)

## 地域特性

- 人口：38,745人 (2025年12月)
- 人口密度：93人/km<sup>2</sup>
- 高齢化率：32%

## 公共交通分類

- 鉄道 (2路線)
- 路線バス (6路線)
- 乗合タクシー (3社)
- タクシー (3社)

## 推進主体

主体：一般社団法人SMARTふくしラボ  
連携：

- 黒部市 (福祉課・都市計画課)
- 黒部市社会福祉協議会
- 交通事業者 (桜井交通など)
- 福祉事業者
- 一般社団法人コミュニティドライブ など

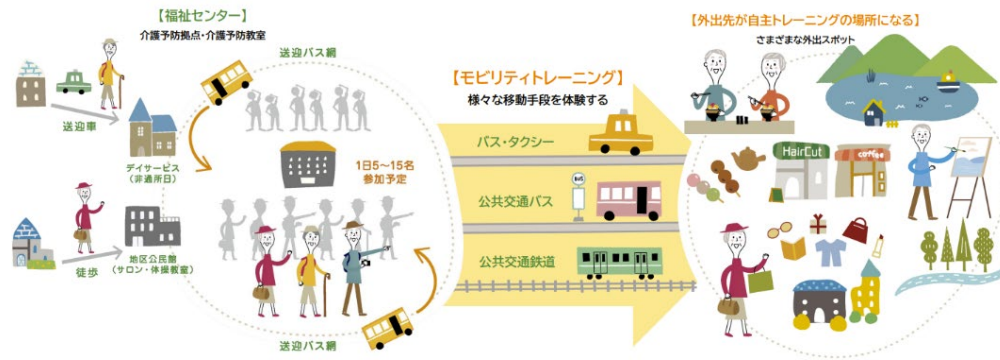
## 取り組み概要

### 地域課題

- 市民の主要な移動目的地 (商業施設、病院、公共施設など) の多くが、既存のバス停から徒歩10分圏内に存在するが、公共交通に対する不満の声も多く、移動需要に対して供給が応えられていない現状がある。  
**課題①-4**
- その背景として、交通弱者である免許返納後の高齢者が公共交通の利用方法がわからず、公共交通を用いた移動を行えていない。  
**課題①-2**

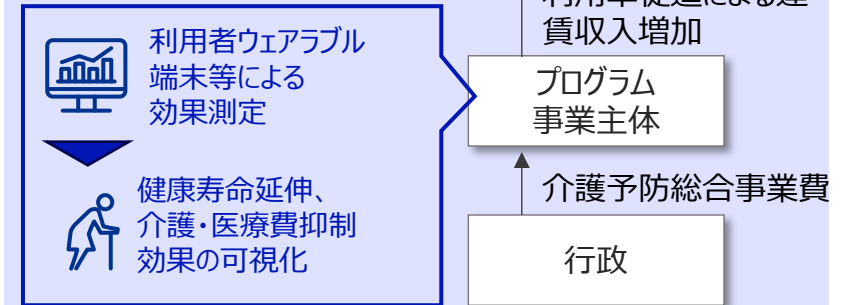
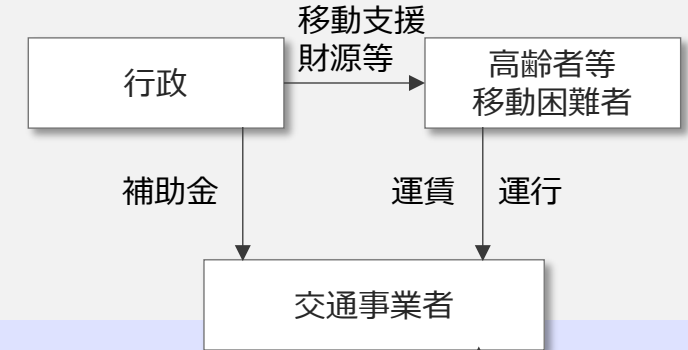
### アプローチ①-1

- Goトレは、高齢者の介護予防と公共交通利用を目的に、多様な交通手段を身につけさせ、外出需要を創出することで公共交通の利用を促進するプログラム。介護予防総合事業費を財源に、移動支援と介護予防に取り組み、併せて公共交通利用者の増加による売上増加を通して、公共交通の維持にも貢献する新しい仕組みを設計している。
- 次のステップとして、稼働時間外の介護送迎バスや郵便配達車両など、地域内の移動車両を一元的管理し、リースする仕組みを設計するために「共創会社」の2027年設立を目指している。  
**アプローチ③-1**



## 座組

### 従来の仕組



### 新たな仕組

# 富山県黒部市 | 介護予防財源を活用したモビリティサービスの設計 (2/3)

## Lv1 プレーヤー・情報を束ねる

### ・ 潜在需要把握

長年、自家用車に依存してきた高齢者は、公共交通の日常での活用に慣れていないケースも多く、特に免許返納後に移動潜在需要となっているという課題が存在。Goトレ参加者の行きたい場所に関する要望を聞きつつ、Goトレのプログラムを設計。

また、住民と一緒に地域内の移動について考えるワークショップを企画し、住民の抱える移動課題を抽出。

アプローチ①-1

### ・ 異業種連携

立ち上げ当初には、福祉送迎の共同化により介護業界の負担軽減を目指した。さらに、第三の公共交通として地域交通網への活用も検討したが、行政や既存交通事業者との調整の難しさによる実現困難という結果になった。

こうした背景を踏まえ、当初の構想を見直し、むしろ既存の公共交通や地域資源を活用する方針へ転換。介護、交通、商業施設、行政など多様な事業主体と一対一で丁寧な会話し、「三方良し」となる事業間の連携調整・提案を行うシンクタンク的な事業主体へ転換。

アプローチ①-2



## Lv2 移動需給を束ねる

### ・ 需要を束ねたモビリティサービスの設計

高齢者の移動を、自宅から介護施設までの自助・共助での個別移動、介護施設などから商業施設までの公共交通を使った集団移動、に分け、移動需要を集約するプログラム設計。

アプローチ①-5

### ・ 需給分析・効果検証

AppleWatch連携アプリ・システムを開発し、バイタルデータや位置情報を取得。Goトレ参加の効果を分析することで、歩数・活動量の増加、移動意識の向上、医療費削減効果（一步当たり0.061円の削減）を計測。

さらに、週1回の外出による身体的健康効果計測の限界を踏まえ、社会的・精神的健康を重視する地域幸福度（Well-being）指標に着目。SCIのLWCI指標を活用し、産官学連携で継続的に測定中。

また、要介護5の1人にかかる年間介護経費は、430万円であり、Goトレ100名分の経費は同程度で実施可能という試算。今後は、プログラム外での中長期的な行動変容や、健康・経済効果の検証を検討中。

アプローチ①-5



## Lv3 ファンドを束ねる・裾野を広げる

### ・ 資金調達・収益源確保

介護保険の約1割は介護予防に充てられており、多くの地域では、体操教室や居場所づくりサロンなどに充てられている。しかし、黒部市はその財源をGoトレに活用。SMARTふくしラボは、事業設計の段階から黒部市を巻き込み、協働で設計を推進したことで、介護予防総合事業費を他の事業に振り分けるのではなく、当該事業を選択する意思決定に寄与。

さらに、以下のような資金調達の多角化と事業収益化を検討中：①交通系予算の活用、②介護関連データの海外販売、③移動率の向上によって、事故率や死亡率が低下するという仮説に基づく保険会社との連携。

アプロ③-5

# 富山県黒部市 | 介護予防財源を活用したモビリティサービスの設計 (3/3)

成功要因

## ・地域関係者を巻き込み提案営業のできる存在

- “介護×移動”というテーマにおいても、一般的に自治体では公共交通、介護福祉等複数の部課にまたがる事が多く、事業化に向けた官民連携の難易度も高い。そのため交通商社機能の実装に向けては、地域内のプレーヤー（行政・企業・交通事業者・住民など）に精通して新たなサービスや仕掛けづくり、すなわち提案型の営業を行い、合意形成を促すことができる存在が重要である、との意見がヒアリングから得られた。

KSF①-3

Lv1

## ・需給の束ね方の順序

- 当初構想として域内の遊休車両を活用したモビリティサービスの提供も検討していたが、既存交通事業者間との調整が難航する等の課題に直面。そのため黒部モデルでは、まず地域の移動課題と一緒に取り組む公共・企業・地域住民を発掘し、マインドセットの醸成に力を入れるとともに、需要側への働きかけを行い高齢者の移動を束ねて公共交通とマッチングするプログラムを提供した。それらの下地作りを踏まえ、将来的には車両を共同管理・リースする「交通商社」的な機能を共創により実装し、事業主体を形成する構想を描いている。

KSF①-3

Lv2

## ・効果測定による財源獲得

- 学術機関や研究機関と連携し、モビリティサービスによりもたらされる効果を定量的に分析。介護予防への効果のほか、精神的健康についてもデータから分析することで、交通分野に留まらない財源の獲得に努めている。

KSF③-3

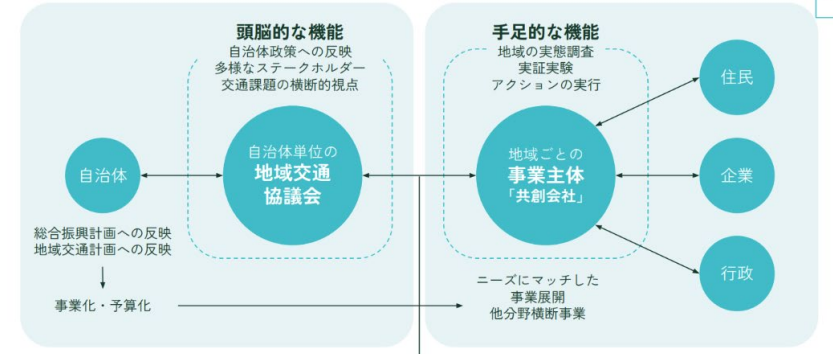
Lv3

- コミュニティドライブによる「共創会社（交通商社）」を2027年度設立を目指す。
- 「共創でつくる移動」を実現させるために、「事業主体づくり」に取り組む。
- Goトレによる健康寿命延伸などの効果をもとに、損害保険会社や生命保険会社との連携の可能性等についても検討している。

将来像

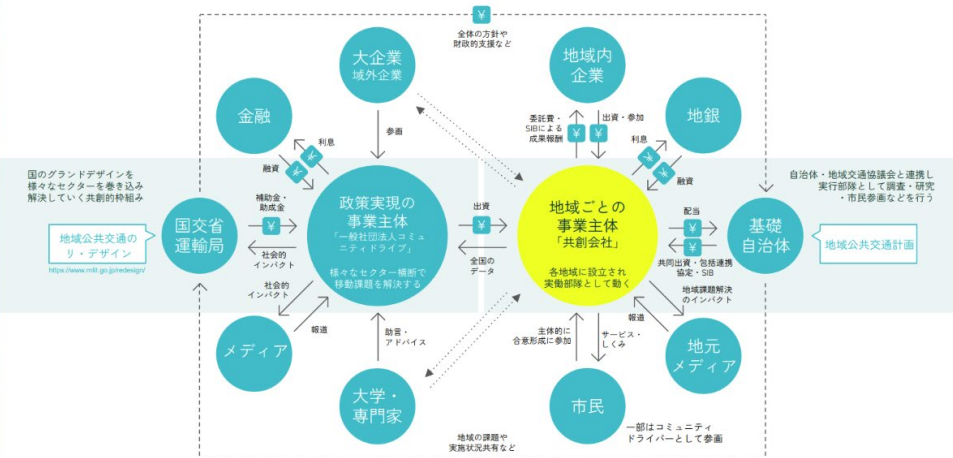
## 自治体と地域事業主体の連携イメージ(案)

展開



両者がそれぞれの役割を担うことによって、地域移動課題解決はより加速する

## 一般社団法人コミュニティドライブと地域ごとの事業主体「共創会社」の関係性



# 香川県三豊市 | 地元企業の共同出資による交通商社の設立 (1/2)

## 地域特性

- 人口：56,949人 (2025年1月)
- 人口密度 (約260人/km<sup>2</sup>)
- 高齢化率：36.6%

## 公共交通分類

- 鉄道 (2路線)
- コミュニティバス (12路線)
- タクシー (5社)
- 乗合タクシー (1社)
- 汽船 (1路線)

## 推進主体

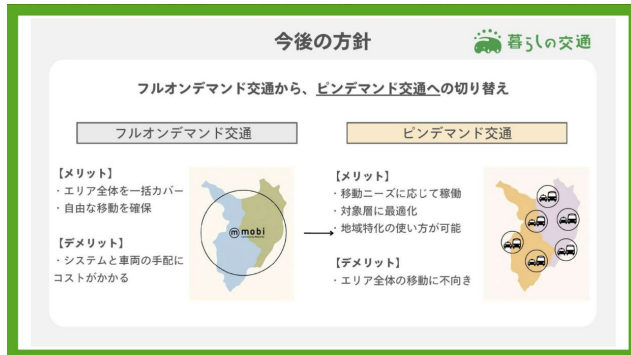
- 主体：株式会社暮らしの交通
- 連携：
  - 地域関連企業
    - スーパー
    - 観光事業者
    - 電力会社
    - 建築会社
    - 学校
    - 交通事業者 など

## 取り組み概要

### 地域課題

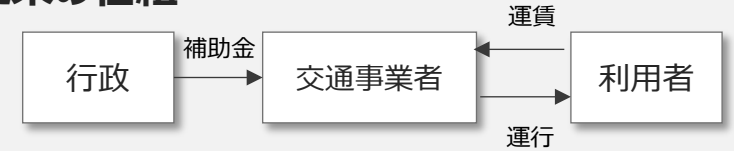
- コミュニティバスが運行されているものの、多くの住民は自家用車に移動を依存。少子化を背景として、学校の統廃合や、学校を横断する形での地域部活への移行が進行し、家族の送迎がない子どもたちの移動が制限され、教育機会へのアクセスが課題として浮上した。また、高齢化に伴い免許返納した高齢者が増えたが、必要とされる公共交通が不足した。 **課題①-2**
- 三豊市の父母ヶ浜が「ウユニ塩湖」のような写真が撮れると、SNS等で話題に。年間約5千人程度だった観光客は2022年に年間51万人へと約100倍急増し、観光客の足が不足した。 **課題①-3**

- 「暮らしの交通」は、13社の地域経済活動を担う主だった異業種の企業（スーパー、建設会社、観光事業者など）が共同出資を行い、設立。主に学生、高齢者、観光客等を対象に、教育、介護、観光といったサービスに対する需要を把握、交通という移動手段の提供を通じ、地元企業等によるサービスの適切な提供を協働で実現した。 **アプローチ③-1**
- 2022年から2025年にかけて約3年間、AIオンデマンドサービスを導入し、エリア定額乗り放題の相乗り移動サービスを提供。三豊市内でタクシー事業者の協力を得られサービスの展開ができた地域がある一方で、民間企業としてフルオンデマンド交通を展開する限界にも直面した。こうした経験に基づき、2025年からは、需要把握に基づいたピンデマンド交通（シャトル便）へ切り替え、交通サービスを提供中である。 **アプローチ①-5**

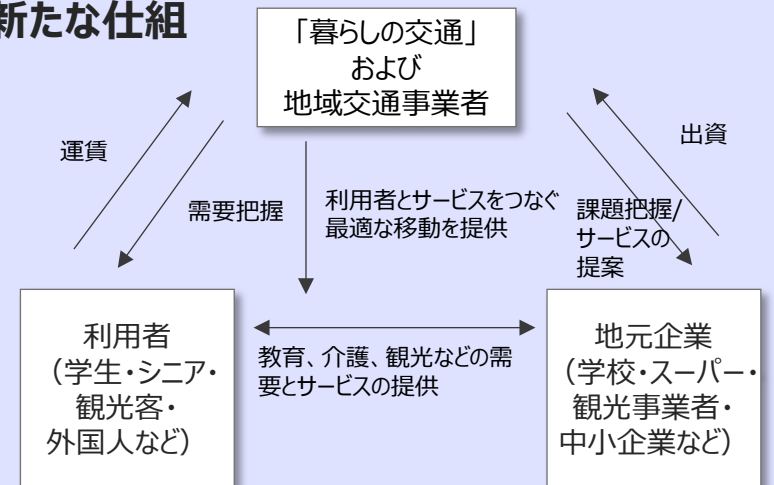


## 座組

### 従来の仕組



### 新たな仕組



# 香川県三豊市 | 地元企業の共同出資による交通の設立 (2/2)

## Lv1 プレーヤー・情報を束ねる

- **組織体の形成**  
地域経済活動を担う主だった企業（スーパー、地域商家、観光事業者、交通事業者、電力会社等）を網羅する組織体を設立し、共同出資を通じて、共同責任で交通に取り組む。  
**アプローチ③-1**
- **需給の情報の把握**  
需要側・供給側両方と接点を持ち、コミュニケーションを持つ。需要側では、「暮らしの交通」の社長自身による三豊市の教育や介護などの現場での活動から、ダイレクトに移動需要を把握。供給側では、交通事業者3社を含む共同出資者13社の地元企業から、地域内の交通リソースに関する情報や、サービス提供にあたり直面している交通課題などを把握。  
**アプローチ①-5**

## Lv2 移動需給を束ねる

- **移動需要の把握に基づくモビリティサービスの提供**  
既存の公共交通において不足している様々な移動需要に対して、AIオンデマンドサービスを導入したモビリティサービスを提供。現在は、可視化された移動需要に対するピンポイントのシャトル便に集中して、提供中。  
**アプローチ①-5**
- **移動需要の創出**  
将来的には、既存の移動需要に対応するのみでなく、利用者と地域内のサービス提供企業、両者との対話を通じ、移動の需要と供給を掘り起こし、それを実現させるモビリティサービスを提供。  
**アプローチ①-3**

## Lv3 ファンドを束ねる・裾野を広げる

- **地元企業13社による共同出資** **アプローチ③-1**  
「暮らしの交通」は、13社の多業種の地元企業等が共同出資を行い設立。さらに、地元企業の共同出資やクラウドファンディング、DAOなどの資金調達方法により、まちの暮らしのインフラ（宿、交通、教育、不動産、商店街など）を整える動きが拡大中。
- **運賃外収益の模索**  
運賃外収益確保手段として、車内にデジタルサイネージを掲載し、広告収入を確保。その他、様々な顧客との接点を活用し、顧客間のタイアップをサポートする事業実施など、財源獲得の多角化を目指す。  
**アプローチ③-9**

機能概要

成功要因

将来像

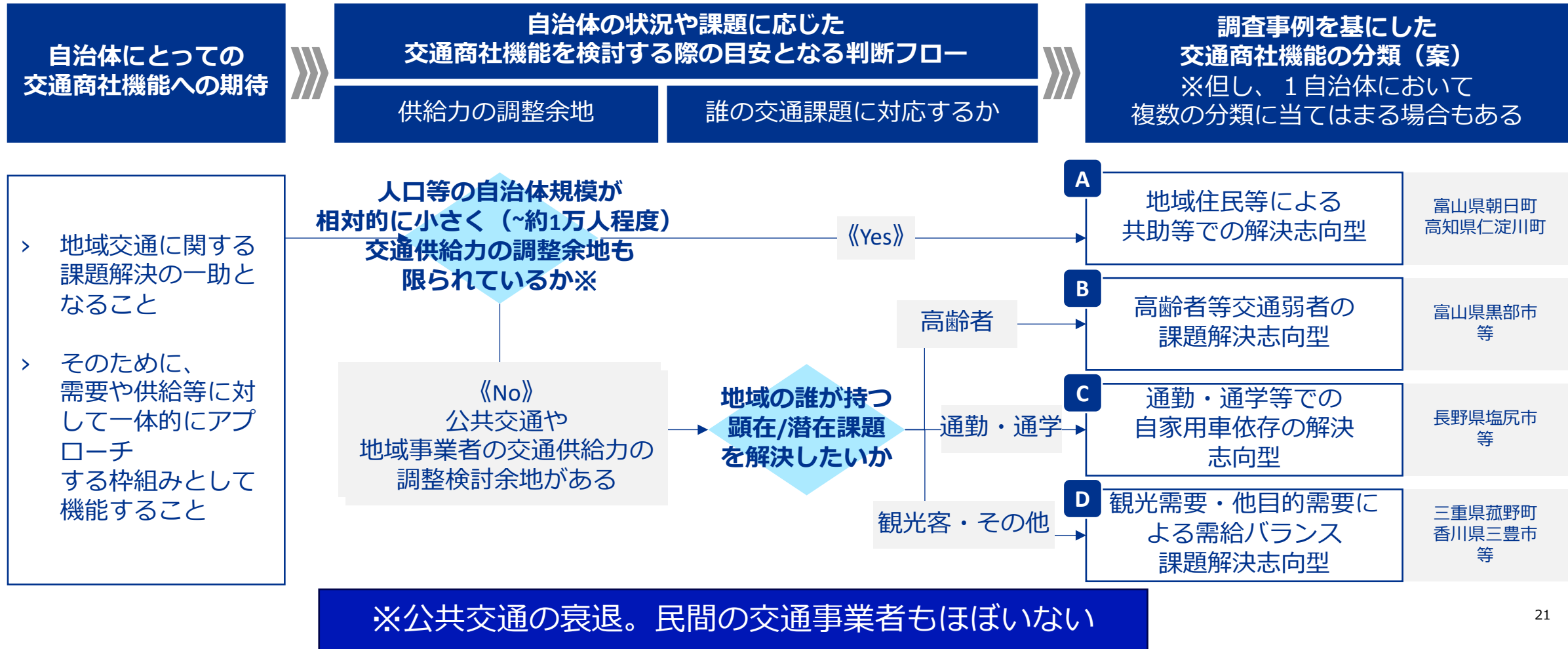
- 共同出資の組織体形成 **KSF①-3** **Lv1**
  - 地域経済活動を担う主だった企業を網羅する組織体を設立し、共同出資を通じて共同責任で交通に取り組み、地域経済を盛り上げるモデルを構築した。
- 「移動」を核に、地域経済を活性化するアプローチ **KSF①-3** **Lv2**
  - 移動需要（教育、介護、観光など）を把握し、交通という移動手段の提供を通じて、地元企業などによるサービスの適切な提供を協働で実現。さらに、利用者との対話を通じ新しい需要を掘り起こしつつ、サービス提供側との対話において新しいサービスを引き出すことに取り組んでいる。「移動」を核として地域経済を活性化させることにより、巡り巡って、交通の総量も増やすアプローチを設計した。
- 運賃外収益の獲得 **KSF②-1** **Lv3**
  - 地元企業による共同出資の他、乗車時間を活用した広告費収入、交通商社としての需給マッチングを促す取り組みに対するサービスフィーの獲得など、観光代理店ならぬ地域代理店のビジネスモデルの構築を目指す。

- 三豊市内における新規移動需要の創出とサービスの実装に向けた共創
  - 新規増築のゲストハウスが増加しており、観光事業者と連携して、ゲストハウスを周遊する便や送迎を含むパッケージ観光プランの設計を検討中である。
  - 地元企業と連携して、飲食店を周遊するプラン（2軒目、3軒目を巡る）を設計中。安い・早い特徴のうどん文化の香川県では、飲み歩き文化が根付いていないが、新しい商店街を作る動きの拡大を受けて、まちにおける新しい人流の設計を構想中。
  - 地域内の外国人労働者の主な移動手段は自転車であり、移動手段に困っているという需要を把握。中小企業との間で、継続的な労働者確保のため、三豊市における外国人労働者の暮らしを豊かにする方策として、どのような交通が考えられるか、協議中である。
- 新たな財源獲得方法を模索
  - 三豊市における「教育プラットフォーム」の取り組みの一環である、教育ファンド運用の利益の一部を、交通に充てる構想を策定中である。

## 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案

### 2-3. 交通商社機能の分類 (案)

## 自治体が抱える課題を解消するための手段が交通商社機能→課題起点での分類をしていくことが自治体にとっての分かり易さに繋がると想定し、交通商社機能を分類。



## 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案

### 2-4. 地域における交通商社機能の導入における成功要素

- 2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案
- 2-4. 地域における交通商社機能の導入における成功要素

## 各事例の成功要因を導出し、複数の事例で共通する要因を抽出・整理することで交通商社機能におけるKSFを導出する。自治体が成功要因を一望し、全体感の把握が容易になると想定している。

地域	課題	アプローチ	KSF	
富山県黒部市	運転免許返納後の高齢者や通勤通学など幅広い年齢層の需要への公共交通の供給不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者の移動潜在需要を把握し、住民と共に地域の移動課題を整理</li> <li>既存交通や地域資源を活用し、多様な事業者と連携調整する体制へ転換</li> <li>高齢者の個別移動と集団移動を分け、需要を束ねた移動プログラムを設計</li> <li>アプリで取得したデータを基に健康・経済効果を分析し、地域の幸福度指標も測定</li> <li>介護予防費を活用し、多角的な資金調達と収益化を推進</li> <li>地域企業が共同出資し、交通を共同運営する体制構築</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>町長のサービサーに対する積極的なアプローチ</li> <li>首長の任期を超えた継続的かつ積極的な関与</li> <li>都市計画課による変革の仕掛けと推進</li> <li>自治体の座組形成への貢献</li> </ul>	首長の関与/ 自治体推進力
香川県三豊市	自家用車依存で子ども・高齢者・観光客の移動が困難化し、公共交通が不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要と供給の双方から移動需要と交通課題を把握</li> <li>AIオンデマンドで不足する移動需要に対応し、需要地点へ重点的に運行</li> <li>対話を通じ移動需要を掘り起こし新たなサービスを創出</li> <li>地元13社が共同出資し、地域インフラ整備の資金調達を拡大</li> <li>車内広告など運賃以外の収益源を開拓し、多角的な財源確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存の交通事業者の積極的な参加</li> <li>自家用有償の運行管理収入を安定的に提供することでタクシー事業者の協力得る</li> <li>地域関係者を巻き込み提案営業のできる存在</li> </ul>	交通事業者の 協力
三重県菰野町	予約・乗継の不便で公共交通の不便地域が拡大したを図る。	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民意見を多様な手段で集め、潜在需要を把握</li> <li>多様な関係者を集めた協議会で地域交通を合議検討</li> <li>地域の公共交通をMaaSで一元化し、住民・観光客が簡単に利用可能</li> <li>利用データ分析で運行改善し、アプリ利用の有用性も検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>民間主体の推進力</li> <li>問題・課題意識を持つサービサーの関与</li> <li>地元企業13社による交通事業者への出資</li> <li>交通サービスに需要サイドの企業が関与</li> </ul>	民間主体の 推進力
島根県大田市	人口減少で公共交通が維持できず、高齢者の移動手段が不足	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域組織が法人化し、小規模事業と地域ビジョン策定を推進</li> <li>乗合利用実績を基に他交通事業者と連携を構築</li> <li>同方向予約を束ね輸送効率を最大化し、運行コストを削減</li> <li>高齢者の外出が増え、サブスクで外出意欲が向上</li> <li>高齢者の小規模事業で収入創出し、移動需要と運行費も支援</li> <li>都市部の子世代が親の交通費をサブスク支援する仕組み</li> <li>住民と事業者が役割分担し協力し、交通を持続的に運営</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>広域連携</li> <li>クラスター開発地区間の連携</li> <li>外出機会の増加が介護予防につながり、介護保険の財政余力の創出に寄与</li> </ul>	広域連携
富山県朝日町	人口減と担い手不足で公共交通が維持困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>住民データを分析し、路線やダイヤ改善に活用</li> <li>住民の外出予定と移動ニーズをマッチし、マイカーを供給に活用</li> <li>利用実績を基に需要を可視化し、生活の質向上につながる移動を掘り起こす</li> <li>Locopiで貯まるポイントを交通利用に還元し、移動促進と地域循環を実現</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>運賃外収益</li> <li>企業版ふるさと納税の活用</li> <li>交通を付帯した地元企業の製品の製造販売機会を創出し、利用者が一定報酬を獲得</li> </ul>	運賃外収益
高知県仁淀川町	人口減と高齢化で公共交通が不足し、近距離移動が困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>SIP事業を活用し、NPOと連携して新モビリティ導入</li> <li>3地域の高齢者を集約し移動需要を創出、効率的運行で循環を実現</li> <li>住民のWell-being向上と介護費削減効果を継続的に検証</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>汎用ツール横展開</li> <li>マイナンバーを活用した公共サービス「Locopi」の活用</li> <li>過疎特化型のAIオンデマンドの活用</li> </ul>	汎用ツール 横展開
長野県塩尻市	公共交通の衰退と担い手不足で移動手段が確保困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>高コスト課題を踏まえ、潜在需要を捉える安価な交通データ基盤を整備</li> <li>高コストを補う運賃外収益を多角化し、持続的な自動運転運営</li> <li>既存事業者との連携強化と利害調整を進め、広域交通の協働体制を構築</li> <li>広域連携に必要な情報を特定し、共通データ基盤で需給最適化を図る</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>データ収集/分析</li> <li>学術機関や研究機関と連携したデータ分析</li> <li>安価に需要把握のデータ分析ツールを導入</li> <li>京都ビッグデータプラットフォームの利活用</li> </ul>	データ収集/ 分析
京都府けいはんな学研都市	地区間・域外移動の需給が不均衡で広域最適化が必要	<ul style="list-style-type: none"> <li>3地域で補完的な収益モデルを構築し、運賃外収益を多角化して自動運転の持続</li> </ul>		

2. これまでの議論を踏まえた交通商社機能の普及ガイドラインのとりまとめの方針案  
 2-4. 地域における交通商社機能の導入における成功要素

## 自治体が興味関心のある課題を起点に意識すべきKSFを特定することで、特に見るべき事例へのアクセシビリティが向上すると想定している。

- ✓ 課題の解消・改善に寄与するKSF
- 課題の解消・改善に関係性がないもしくは関係性が低い要因

課題類型		KSF① 組織・体制				KSF② ビジネスモデル（≒収益性）		KSF③ データ・デジタルツール			
		首長の関与/ 自治体推進力	交通事業者の 協力	民間主体の 推進力	広域連携	運賃外収益	公共財源	デジタル人材	汎用ツール 横展開	データ収集/ 分析	
需要 に対する 課題	需要不足	人口規模矮小	—	—	✓	—	✓	—	—	—	—
	需要過多	運転免許返納者増加	✓	✓	✓	—	✓	—	✓	✓	✓
		観光客過剰	✓	—	✓	—	—	—	✓	✓	—
		需給バランス不安定	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	—	✓
供給 に対する 課題	供給不足	自家用車依存	✓	✓	✓	—	—	✓	✓	✓	✓
		担い手、車両不足	✓	—	✓	—	✓	—	—	—	—
	供給過多	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
資金 に対する 課題	資本金不足	自治体予算の不十分さ	✓	✓	✓	—	✓	—	✓	✓	✓
		民間事業者の弱体化	✓	—	✓	—	—	—	—	✓	—
	収入不足	利用者の減少	✓	—	✓	—	—	—	✓	✓	✓
		路線数の減少	✓	—	✓	—	—	—	✓	✓	✓

## 事例調査から、交通商社機能分類ごとのKSF特徴を分析 → 自治体が交通商社機能の実装に取り組む際のガイド情報として提示

調査事例を基にした 交通商社機能の分類（案） ※但し、1自治体において 複数の分類に当てはまる場合もある		交通商社機能の分類ごとのKSF特徴		
		組織・体制	ビジネスモデル	データ・ デジタルツール
<b>A</b>	地域住民等による 共助等での解決志向型 富山県朝日町 高知県仁淀川町	利益よりも課題解決を 重視する事業者の参加 (例：朝日町の博報堂)	— (今回、調査対象の事例において 著しい成功要因が確認できていな い)	— (今回、調査対象の事例において 著しい成功要因が確認できていな い)
<b>B</b>	高齢者等交通弱者の 課題解決志向型 富山県黒部市 等	需要サイドの 事業者の参加 (例：黒部市のSMARTふくしラボ)	需要サイドの効果による 運賃外収入の獲得 (例：黒部市の介護予防による 介護保険の財政余力創出)	需要サイドの効果測定の ための分析環境整備 (例：黒部市の外出機会増加と 介護保険の関係)
<b>C</b>	通勤・通学等での 自家用車依存の解決 志向型 長野県塩尻市等 等	受給両面の事業者の参加 (例：塩尻市のアルピコ交通)	新たな公共財源獲得 (例：けいはんな地域の 企業版ふるさと納税の活用)	需要と供給の データ連携・分析 (例：塩尻市の需給 シミュレーション)
<b>D</b>	観光需要・他目的需要に よる需給バランス 課題解決志向型 三重県菰野町 香川県三豊市 等	交通事業者の参加 (例：三豊市の暮らしの交通)	需要サイドからの 収益獲得 (例：三豊市の地元企業からの 出資)	— (今回、調査対象の事例において 著しい成功要因が確認できていな い)

**デジタル庁**  
**Digital Agency**